

· 士翔 ·

美國空權優勢六十年的反思

今年是美國空軍建立空權與空優概念的六十周年，此一對今日資訊化、多維化聯合作戰型態演變關係甚巨的戰爭理論，不僅影響了美國空軍建軍以來的發展歷程，也帶動了新世紀美國國防航太產業的方嚮，對於空天權力的界定與美國軍事同盟的合作基礎，均可藉此一窺其脈絡，本文藉美國二十世紀的戰場經驗以描繪未來空權的應有作為。

一九四四年六月諾曼地登陸之後的某日，盟軍統帥艾森豪和他的少尉兒子約翰·艾森豪一同在諾曼地海灘上巡視，老艾森豪說：「如果你沒有空優，你將永遠不可能從戰場脫身」；聽聞此言，小艾森豪道：「沒有空優又如何？」，老艾森豪答覆：「那我就不會站在這裡了」。

美國在一九四四年贏得了歐洲的

空中優勢，同年秋季亦於太平洋取得空優，並於一九五〇年獲得南韓的空優，且從此未再失去空權的掌控。六十年前的韓戰中，三名美軍遭空襲殉職後就再也沒有一名美國軍人在地面遭敵空襲犧牲。

前美國空軍軍史學者、空天報導資深顧問李察·哈利翁博士(Dr. Richard P. Hallion)表示，控制天空就能讓軍事力量有機會獲得「爭取高度、達到速度」的優勢，並藉以強化戰場情資決策的制定，具備自由對敵縱深進行打擊之能力，部隊亦可無約束地在地面與海洋上機動。

這位學者也是現代戰爭名著《伊拉克上空的風暴：海灣空權》與《天際來的攻擊：戰場攻擊史》的作者，他說，「我回溯《大衛和哥利亞》的戰爭故事，未曾有過一本史冊建議他展開近戰，他本來可能輸掉該役。事實上，大衛用了『航太武器』攻擊巨人，這個武器就是飛石。在空權時代，航太武器就成了今日的飛機和飛彈」。

哈利翁說：「當一九五〇年六月北韓入侵南方時，他們動員了排山倒海的地面部隊，且攻擊發起初期並無遭遇敵軍空襲」。退役陸戰隊上校華倫·威德哈恩(Warren Wiedhahn)在韓

戰時曾是一名上等兵，他經歷了雙方都沒有空中密支的戰役。

威德哈恩回憶說，在韓戰剛爆發的前幾天，「沒有空中密支行動，北韓軍協同他們的戰車、砲兵和步兵南侵勢如破竹。他們殲滅了前線所有的對手，直到釜山港周邊以外的美韓聯軍悉數被消滅」。

哈利翁說，「但自當時起，在英國、澳大利亞及南韓之空、海軍與陸戰隊合組的強大的空中力量支援下，讓北韓攻擊者付出了巨大的代價」。

威德哈恩說，「從那時起，空中密接支援開始確立，戰艦也加入了岸轟，空軍機隊巡弋。直至現在，我們甚至可以即時看到飛機出現在戰區上空」。

在參加仁川登陸和協助奪回漢城的戰役後，威德哈恩也投入了「長津湖戰役」。聯合國部隊追擊北韓軍到南韓的最南端，直到中國派出十萬名部隊包圍住三萬名聯合國部隊。

「當我們開抵長津湖時，中共軍隊決定進攻，我們就看到了空中大多由海軍和陸戰隊從航艦起飛的『沃特F4U』海盜機隊飛臨上空。這就是我為何感謝空中密支的原因。它（指控制天空）是絕對正面且重要的戰術」。

在經歷長達十七天攝氏零度以下的低溫天氣戰鬥後，美軍陸戰隊開始向海岸方面撤退，並在十二月完成撤守。哈利翁說，「事實上，空中力量拯救了陸戰隊員免於被殲滅，也讓他們能從長津湖順利撤退到海岸」。

一九八二年，當威德哈恩以上校軍階退役五年時，他隨維吉尼亞的軍史參訪團在訪問北京時與當年交戰的四位中共老兵相談此役。四十年後，美軍飛機的陰影仍根深蒂固地縈繞在這些中美老兵的記憶裡。

一位中共老兵向威德哈恩說，「戰場中，我們最怕的一部分就是你們的空中力量」，中共老兵們表示，他們總是在夜間移動，且從不在天氣好時轉換陣地，只因懼怕美軍的飛機。

哈利翁說，「空中優勢」和「空中主權」是空戰五大要素中的兩項，其他三點則為「空中癱瘓」、「空中劣勢」和「空中均勢」。實際上，「空中優勢」和「空中主權」之間極不相同，但在戰時尤其顯得重要。

「空中優勢」意指在於絕對小型的狀況，讓吾人有備以戰之；而「空中主權」則意謂敵軍仍有餘力發動對你的空中行動，但你也有能力將之控制與擊退。我們應當真正追尋的是二戰後期與海灣戰爭時的行動，在這兩

場戰爭中，美軍都有空中主權，其實也支配了空中戰場。藉此讓指揮官能認真支配其部隊，使之迅速對抗空襲，否則他們無法有任何作為。

第一次海灣戰爭時，伊拉克空軍明顯既不能逐退盟軍空中部隊，亦無法對抗盟軍地面部隊。當一九九一年海灣戰爭結束時的第二及第三個星期，伊拉克空軍出逃，盟軍的空中行動則變為攔截逃往伊朗的伊拉克軍機。

以上的史實就是在擁有空中主權之時（而這也是所有空戰主控情況最好的局面），指揮官可將百分之百的空中兵力投諸其中，以確保地面友軍獲得其所需的支援，持續地面的作戰。

由於美國空軍已經空前的控制天空達幾十年，但或許如何獲得空優的代價容易被忘卻，尤其於二戰時，在歐洲和地中海戰場更顯孤獨。美軍在「D日」前共折損了四千三百二十五架戰鬥機和轟炸機，攜牲了一萬七千名空勤機組員，另有兩萬一千人負傷或淪為戰俘，即使如此直到戰爭最後幾天都還不能取得戰區全面的空中主權。

退役美國空軍上將大衛·德普杜拉(Gen. David Deptula)說：「許多的空軍官兵在歐洲空戰中殉職，其人數

比陸戰隊在二戰期間犧牲的總數還多。」，他曾是空軍資深情報社群官員，並曾任職美國空軍參謀本部副參謀長，主管情報、觀測和偵察等項目。德普杜拉也曾任一九九一年「沙漠風暴」行動的主要攻擊計畫者；此外，一九九八至九九九年他亦擔任「南方守望」行動的聯參指揮官。

德普杜拉說：「如果你看看在越戰時戰損的空軍和海軍戰機總數（兩千七百八十一架），這些機隊用以對抗一支屬於第五等級、僅有兩百零六架的北越空軍機隊，這個情形何以發生呢？因為我們太晚獲得空優」。

「越戰

後，我們用了近三十年以擷取空優的教訓，但我們也的確從發展F-15「鷹」戰鬥機的實作中予以實現。但這些F-15在一九七二年就已首飛，它們某一



F-15鷹式戰鬥機。



第一架編入美國空軍第27戰鬥機中隊的F-22A，機身編號03-042。



有「世界戰鬥機」之稱的F-35「閃電Ⅱ」戰機。

的機動能力、補給和增援被切斷、在敵軍觀測機的眼皮下持續受監視、在猛烈轟炸攻擊之下的戰損、眼睜睜看著同袍被一架敵機摺倒，及敵軍在空中機隊的數量、火力、機動力都超前我軍時」。

然而，仍有許多政客幾十年以來

不讓空軍相信支配空中誠屬必要，特別如現在對F-22「猛禽號」戰鬥機武器系統的預算縮減；對此，德普杜拉稱F-22為「歷來所製造最精密以利獲取空優的飛機」，當然也包括F-35「閃電Ⅱ」。二〇〇九年時，前國防部長羅伯·蓋茨(Robert Gates)任內將原計畫的七百二十二架「猛禽號」減產至一百八十七架。三年後，全美的國防預算縮減也讓F-35有相同的量產風險。

德普杜拉說，「空中總是會有新的威脅，坦白說，那些因素就可能打敗現役的戰鬥機。也就是何以空軍致力於投資製造F-22和F-35這些運用現代科技的飛機，以便藉著資料鏈路

網絡戰力和感應器獲得空中的支配能力，這些是我們以前沒有的」。

「我們在未來的挑戰是過去在二戰時未曾花時間做的，也就是讓美國的工業足以能擔起空前所需，藉以製造出數種新飛機以維持我們的空優利益。要讓今日的空軍官兵明瞭的在於昔日的空優教訓，同時讓國家能聽見空軍在防務系統中的聲音。今日的空軍需要的是無愧地明白歷史教訓，以維護我們未來的戰力」。

如同艾森豪在「D日」對空優的評述一般，某些空權專家猜測假設美軍沒有取得空中控制就發動戰役，就得要以另一種軍事力量與敵抗衡了。

哈利翁博士說，「我認為我們國家目前面對的最大的危險，是在於認定空天權力是一種『上帝賦予美利堅合眾國的權力』，而我們會一直享有它」。

「我們曾在某些時候看到它，但它其實只在我們的盟軍單位中。他們因為美國搭在他們頭上的空權防護盾所保護，才能享有長久完美的自由；因此，我認為許多個別學者的意見對於空天權力是會消失的錯估理解。空中控制的力量就像自由的本身，你得持恆地豐富它、關心它和投資它，才能確保你能一直擁有它」。

批已有三十年的機齡。一九七九年，我曾在琉球的嘉手納空軍基地飛F-15，到了二〇〇八年，我兒子竟然也在那裡飛到同一架尾號的飛機，但這已隔了二十九年了，而且這也已經是五年前的事了。時至今日，我們有的是一支老化的空軍，而且我們也沒有妥善地對其投入資本，以期維持未來空中主權的優勢」。

沒有空中的掌控，地面部隊將面對許多艱難的險境，如同越戰後期時的美國空軍副參謀長布魯斯·哈洛威上將(Gen. Bruce K. Holloway)，在一篇空軍大學的專文《戰術空戰中的空優》中所述：「在六十年間，美國的部隊沒有經歷『假設』失去夜間以外

多政客幾十年以來不讓空軍相信支配空中誠屬必要，特別如現在對F-22「猛禽號」戰鬥機武器系統的預算縮減；對此，德普杜拉稱F-22為「歷來所製造最精密以利獲取空優的飛機」，當然也包括F-35「閃電Ⅱ」。二〇〇九年時，前國防部長羅伯·蓋茨(Robert Gates)任內將原計畫的七百二十二架「猛禽號」減產至一百八十七架。三年後，全美的國防預算縮減也讓F-35有相同的量產風險。

德普杜拉說，「空中總是會有新的威脅，坦白說，那些因素就可能打敗現役的戰鬥機。也就是何以空軍致力於投資製造F-22和F-35這些運用現代科技的飛機，以便藉著資料鏈路

網絡戰力和感應器獲得空中的支配能力，這些是我們以前沒有的」。

「我們在未來的挑戰是過去在二戰時未曾花時間做的，也就是讓美國的工業足以能擔起空前所需，藉以製造出數種新飛機以維持我們的空優利益。要讓今日的空軍官兵明瞭的在於昔日的空優教訓，同時讓國家能聽見空軍在防務系統中的聲音。今日的空軍需要的是無愧地明白歷史教訓，以維護我們未來的戰力」。

如同艾森豪在「D日」對空優的評述一般，某些空權專家猜測假設美軍沒有取得空中控制就發動戰役，就得要以另一種軍事力量與敵抗衡了。

哈利翁博士說，「我認為我們國家目前面對的最大的危險，是在於認定空天權力是一種『上帝賦予美利堅合眾國的權力』，而我們會一直享有它」。

「我們曾在某些時候看到它，但它其實只在我們的盟軍單位中。他們因為美國搭在他們頭上的空權防護盾所保護，才能享有長久完美的自由；因此，我認為許多個別學者的意見對於空天權力是會消失的錯估理解。空中控制的力量就像自由的本身，你得持恆地豐富它、關心它和投資它，才能確保你能一直擁有它」。

批已有三十年的機齡。一九七九年，我曾在琉球的嘉手納空軍基地飛F-15，到了二〇〇八年，我兒子竟然也在那裡飛到同一架尾號的飛機，但這已隔了二十九年了，而且這也已經是五年前的事了。時至今日，我們有的是一支老化的空軍，而且我們也沒有妥善地對其投入資本，以期維持未來空中主權的優勢」。

沒有空中的掌控，地面部隊將面對許多艱難的險境，如同越戰後期時的美國空軍副參謀長布魯斯·哈洛威上將(Gen. Bruce K. Holloway)，在一篇空軍大學的專文《戰術空戰中的空優》中所述：「在六十年間，美國的部隊沒有經歷『假設』失去夜間以外

多政客幾十年以來不讓空軍相信支配空中誠屬必要，特別如現在對F-22「猛禽號」戰鬥機武器系統的預算縮減；對此，德普杜拉稱F-22為「歷來所製造最精密以利獲取空優的飛機」，當然也包括F-35「閃電Ⅱ」。二〇〇九年時，前國防部長羅伯·蓋茨(Robert Gates)任內將原計畫的七百二十二架「猛禽號」減產至一百八十七架。三年後，全美的國防預算縮減也讓F-35有相同的量產風險。

德普杜拉說，「空中總是會有新的威脅，坦白說，那些因素就可能打敗現役的戰鬥機。也就是何以空軍致力於投資製造F-22和F-35這些運用現代科技的飛機，以便藉著資料鏈路

網絡戰力和感應器獲得空中的支配能力，這些是我們以前沒有的」。

「我們在未來的挑戰是過去在二戰時未曾花時間做的，也就是讓美國的工業足以能擔起空前所需，藉以製造出數種新飛機以維持我們的空優利益。要讓今日的空軍官兵明瞭的在於昔日的空優教訓，同時讓國家能聽見空軍在防務系統中的聲音。今日的空軍需要的是無愧地明白歷史教訓，以維護我們未來的戰力」。

如同艾森豪在「D日」對空優的評述一般，某些空權專家猜測假設美軍沒有取得空中控制就發動戰役，就得要以另一種軍事力量與敵抗衡了。

哈利翁博士說，「我認為我們國家目前面對的最大的危險，是在於認定空天權力是一種『上帝賦予美利堅合眾國的權力』，而我們會一直享有它」。

「我們曾在某些時候看到它，但它其實只在我們的盟軍單位中。他們因為美國搭在他們頭上的空權防護盾所保護，才能享有長久完美的自由；因此，我認為許多個別學者的意見對於空天權力是會消失的錯估理解。空中控制的力量就像自由的本身，你得持恆地豐富它、關心它和投資它，才能確保你能一直擁有它」。